

La strada del Sempione

di *Franchi Rosalba e Monti Dario*

dalla guida "*Da Milano a Briga attraverso il Sempione*"

Macchione Editore

Rosalba Franchi - Dario Monti

Da Milano a Briga

IL SEMPIONE

ITINERARI D'ARTE E TURISMO



...La storia

...La costruzione della strada Napoleonica

...I ponti e le gallerie

...Il servizio postale

...Gli alberghi della posta

...La galleria ferroviaria sotto il monte Leone

...La ferrovia del Sempione

...La strada del Sempione da Domodossola a Briga

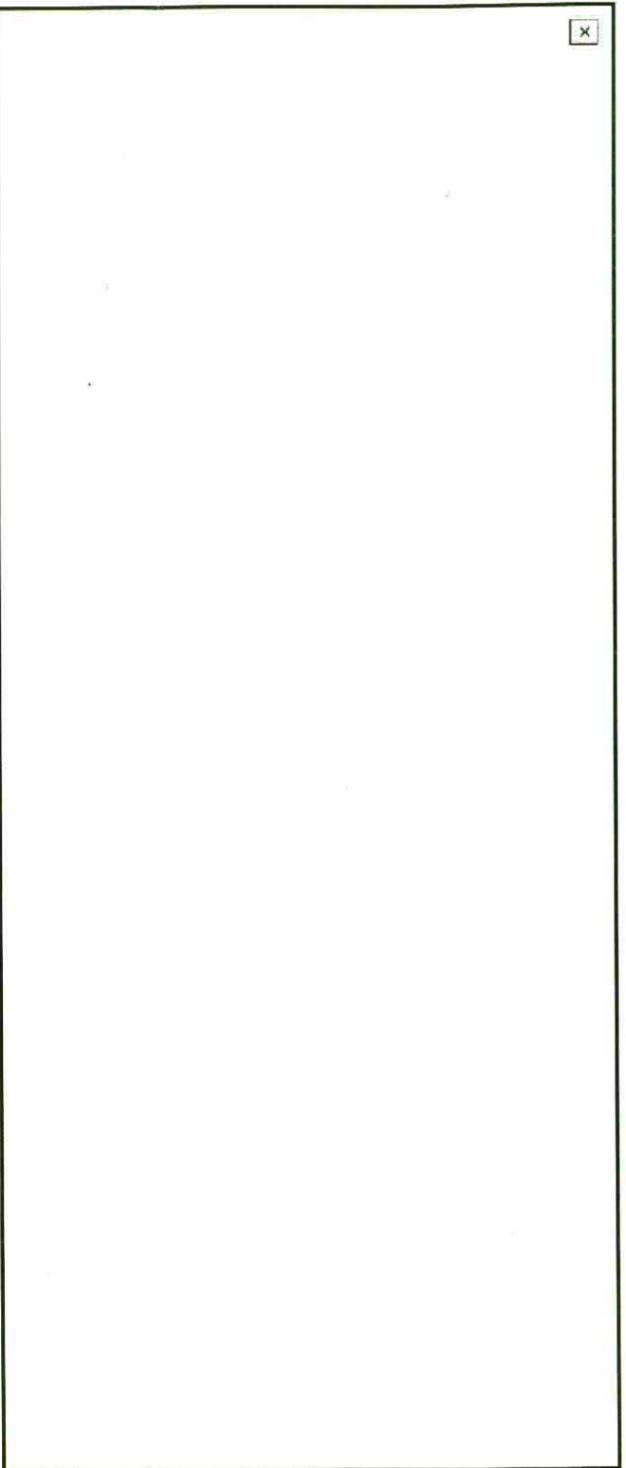
Un po' di storia...

"Ingegneri francesi lavoravano la via del Moncenisio, e con italiani quella del Sempione, sulla cui galleria fu scoltito Aere italoico, si cominciò la via della Cornice tra Genova e Nizza: si apersero due strade dal Veneto al Tirolo; altre nell'Alpi e negli Appennini, oltre le comunicazioni interne.

Insomma dal 1805 al 14 in opere nuove e manutenzione il ministro dell'interno erogò settantacinque milioni."

Così scriveva Cesare Cantù alla fine dell'Ottocento nella sua "*Storia degli Italiani*" descrivendo i primi anni del XIX secolo.

La strada del Sempione, decretata il 7 settembre 1800, fu una delle prime opere realizzate in quel periodo. Doveva essere una strada carrozzabile che corrispondesse alle esigenze militari del periodo: "*Pour faire passer le canon*": divenne in poco tempo anche un importante ed irrinunciabile asse commerciale.



Militari francesi nelle gole di Gondo sulle passerelle della vecchia mulattiera

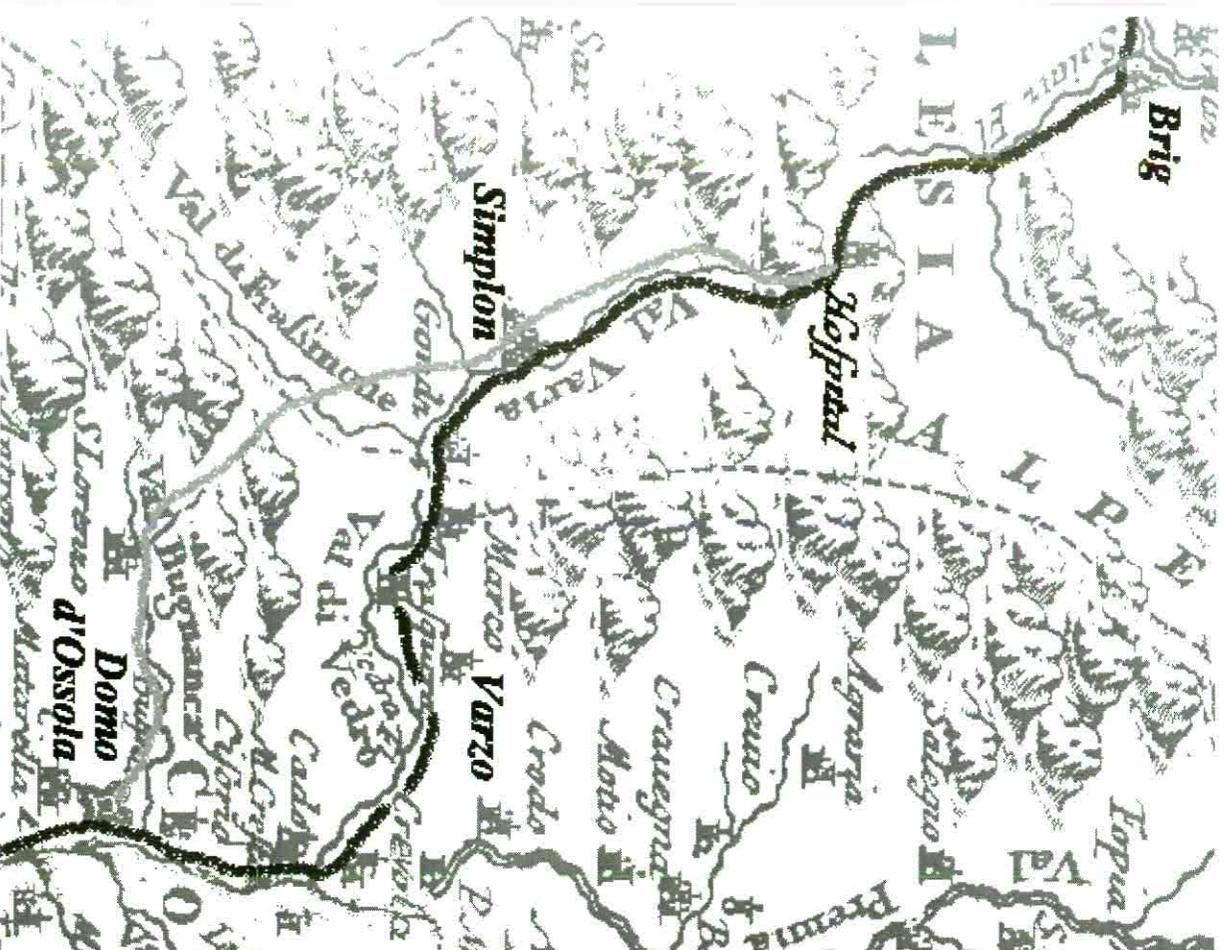
La storia della strada del Sempione non inizia con questo atto ufficiale ma ben 1600 anni prima.

Nel 196 d.C. l'imperatore Settimio Severo tracciò lungo questa direttrice un primo itinerario di cui restano alcune tracce. Non doveva essere, però, una strada importante. Furono trovate monete romane in prossimità del valico, ma mancano documenti o ritrovamenti che possano dimostrare l'esistenza di traffico mercantile. Non è pure chiaro quale fosse il tracciato originale; sembra comunque che a quell'epoca, una volta attraversato il valico, le condizioni disastrose del fondovalle non permettessero nemmeno di raggiungere *Octodurus*, capitale della "*Civitas Vallensium*" romana.

Octodurus, l'odierna Martigny, era collegata con *Mediolanum* attraverso Vercelli, Ivrea, Aosta e la grande strada militare del Gran S. Bernardo. Dopo la fine del dominio romano sui territori Vallesani, deve essere venuta meno l'importanza del valico del Sempione tanto che se ne ritorna a parlare solo nel XIII secolo quando il Vescovo di Sion vi fece costruire una cappella dedicata a San Giacomo dei pellegrini che fungeva da ospizio per i viandanti.

Già da duecento anni, però, l'Ossola aveva ripreso importanza per l'economia dei Longobardi: il convento di S. Pietro in Ciel d'oro di Pavi infatti rilevanti possedimenti nella valle. Domodossola, punto di incontro dei sentieri del monte Moro, dell'Antrona, del Gries, dell'Albrun naturalmente del Sempione, ebbe la facoltà di tenere un mercato settimanale. Pure l'opera di colonizzazione degli alti pascoli da parte dei *Walsen* di lingua tedesca servì ad aumentare i rapporti della val d'Ossola con le genti d'oltralpe.

Il primo passaggio documentato del Sempione risale al 1254 quando, nel mese di febbraio, vi transitò l'arcivescovo Odo di Rouen in viaggio Roma. La possibilità di attraversamento invernale, dovuta alla quota ridotta, avrebbe assicurato un importante ruolo a questo itinerario sop crescendo di importanza località come Milano ed i mercati della Champagne che potevano trarre vantaggio da collegamenti più rapidi e si 1267 il Vescovo di Sion garantì protezione ai mercanti italiani e, con i suoi successori, si adoperò per il mantenimento delle strade di fond valico era allora transiabile in circa dodici ore non senza difficoltà per i viandanti. Nella "Vita di Papa Gregorio X, scritta da un antichissi anonimo" e pubblicata dal Muratori, si racconta dei pericoli corsi sugli stretti ponti della montagna di Briga dal Pontefice in viaggio da Lo Roma nel novembre del 1275.



Sempione.

Nella mappa, in verde, l'itinerario della mulattiera Stockalper attraverso Bognanco

Dopo alterne fortune (Stockalper nel 1679 dovette riparare in esilio per sei anni a Domodossola accusato ingiustamente di aver tramato cc paese) egli ritornò in patria dove morì nel 1691 nel suo castello di Briga. Con la sua morte anche il traffico attraverso il Sempione perse n vigore. Nemmeno durante le guerre di successione spagnole, quando i valichi alpini del Vallese potevano essere ritenuti "*strategici*", si te attraversare queste zone: le organizzazioni di trasporto vennero sciolte, le soste ed i magazzini venduti o abbandonati, la mulattiera comin senza manutenzione alcuna. Negli ultimi decenni del 1700 torna uno Stockalper ad interessarsi al Sempione per conto del Consiglio Valle

Vi fu qualche miglioramento, ma dobbiamo a Napoleone l'impegno che avrebbe portato, dopo la pace di Campoformio nel 1797, agli accc Francia e della Repubblica Cisalpina con il Vallese per la costruzione di una vera strada fra i laghi di Ginevra e Maggiore attraverso la val Rodano ed il Sempione.

Nella mappa, in rosso, l'itinerario della strada del Sempione nella realizzazione napoleonica.

[>> torna all'inizio<<](#)

A seguito dell'aumentato traffico, la strada subì frequenti migl il prosperare di varie compagnie di carrettieri e mulattieri, sopr Domodossola e a Sion, che assumevano l'incarico di condurre l destinazione attraverso la montagna.

Sorsero quindi anche punti di appoggio che servivano da maga: alloggio per le compagnie di trasporto. Il luogo delle singole so corrispondeva pressappoco alla distanza che poteva essere perc giornalmente: Martigny, Sion, Leuk, Briga, Gondo distavano ir ventotto chilometri circa. Vi erano, lungo il cammino, anche os pellegrini, monaci ed ecclesiasti costruiti fra il 1230 ed il 1425. il già citato ospizio di S. Giacomo appartenente all'Ordine ospet Giovanni di Gersalenne e la torre Meier a Simplondorf. In que comincia anche a parlare di *itinerario delle poste* lungo la rotta Sempione.

Alla fine del XV secolo la travagliata storia del Vallese influi r traffici commerciali attraverso il Sempione che si ridussero dra perfino l'ospitale di S. Giacomo venne chiuso e venduto nel 15

Bisogna attendere il XVII secolo quando il nobile barone Stockl approfittando di fortunati investimenti, divenne una figura imp anche nel Vallese dove vantava possedimenti terreni da Briga i del Sempione, miniere, soste, alloggi. Commerciante avveduto l'importanza che il valico alpino aveva ancora per la zona: sopr "re del Sempione" per i suoi traffici commerciali, in modo part quello del sale, accumulò in pochi anni ingenti ricchezze. Così edifici fra cui, a Briga, il palazzo omonimo al posto della veccl sul valico sorse l'ospizio Stockalper ed a Gondo un edificio su protetto da torri con funzione di magazzino e alloggio. Notevo il suo impegno nel mantenimento della mulattiera che porta il r che gli escursionisti possono ancora oggi affrontare attraversan paesaggio naturale intatto. Nel 1640 venne istituito un nuovo s posta lettere da Ginevra a Milano attraverso la valle del Rodan

Il tratto pianeggiante da Milano a Sesto Calende non costituiva un particolare problema: l'itinerario era già esistente e praticato forse fino romana. Erano necessari solo piccoli accorgimenti per tracciare i rettili e preparare il fondo della massicciata stradale su un terreno di br

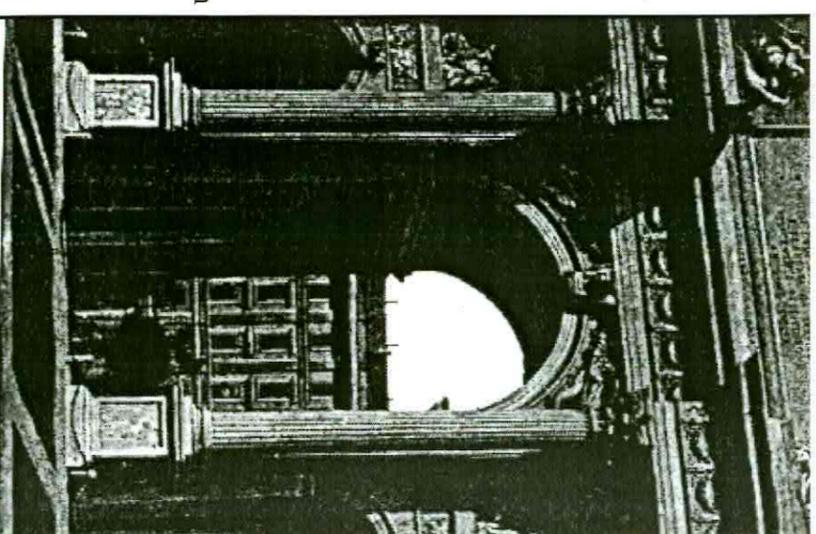
Castellanza. Si attraversava l'Olonza, quindi, seguendo una strada già esistente, si arrivava alla seconda stazione di Posta, un grande caseggiato con corte e colonnato chiamato comunemente il "*palazzo dei Maghi*". Ci troviamo alla cascina Buon Gesù o delle Corde nel comune di Olgiate Olona.

In due secoli l'aspetto della zona è molto mutato: i boschi della *Selva Longa* che dividevano Castellanza da Gallarate sono scomparsi e sono sorte nuove abitazioni ed attività. Anche il "*palazzo dei Maghi*" abbattuto solo da pochi anni dopo una solitaria resistenza all'avanzata del cemento, non ha ricevuto la considerazione che avrebbe meritato.

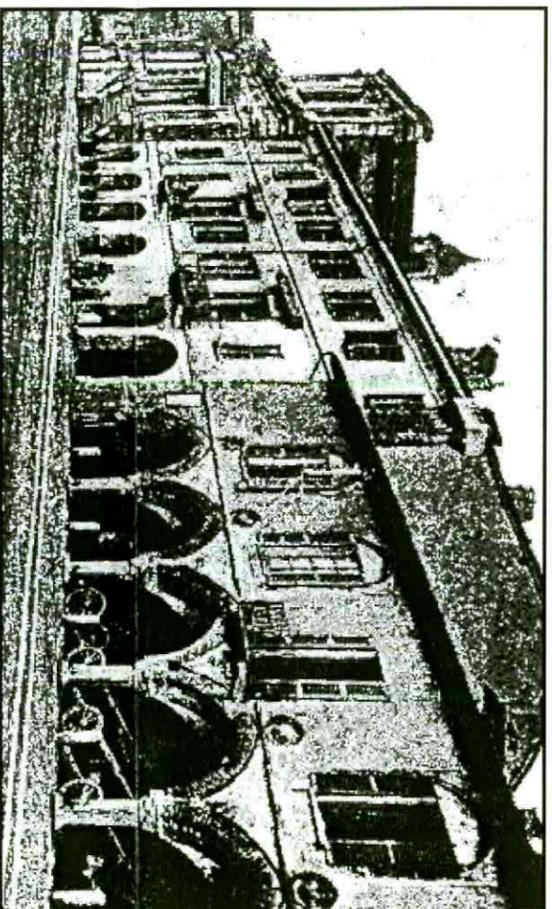
La strada del Sempione venne costruita proprio attraverso la *Selva Longa* lasciando a sud Busto Arsizio e puntando dritto al centro di Gallarate.

Si attraversava il caratteristico centro storico con le case medioevali e la chiesa di S. Pietro e, dopo il fiume Arno, il nuovo allineamento portava a Somma passando tangente al nucleo di Casorate. Si nota anche qui una certa modernità nell'evitare, quando possibile, i centri abitati.

Giunti a Somma il progettista preferì abbandonare la vecchia *strada Ducale* che metteva in comunicazione con Sesto attraverso la Brughiera di Golasecca. Il terreno, molto morbido e cedevole con vari avvallamenti e improvvisi scossonamenti, venne ritenuto poco adatto alla nuova strada per cui fu scelto un percorso più lungo, ma più sicuro, attraverso i territori di Vergiate. Sesto Calende ed il traghetto sul Ticino erano ormai in vista.



Attraversato il Ticino, approfittando del terreno ancora pianeggiante, con due rettili di quattro e di sei chilometri rispettivamente si raggiungeva Arona lasciando a lato i paesi di Castelletto, Dormelletto, Dormello e Mercurago lungo il tracciato preesistente.



Una vista di Arona dell'inizio secolo

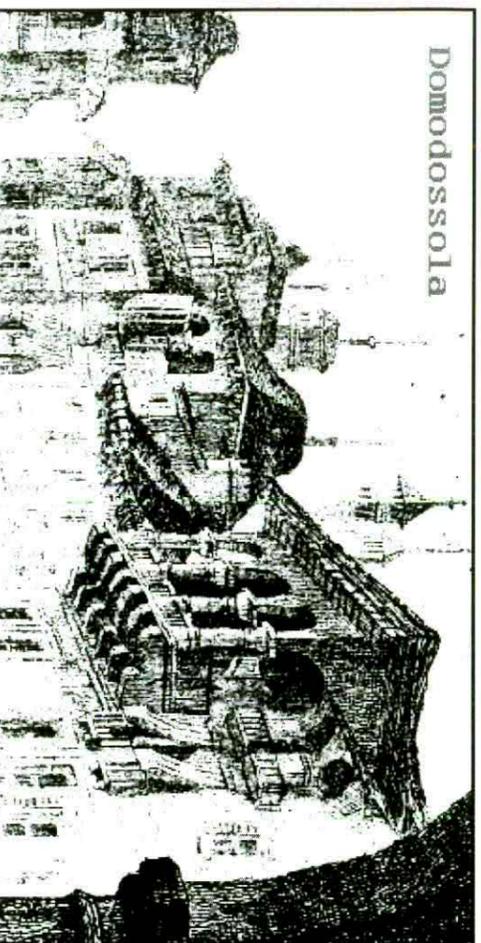
Da qui iniziava la vera opera d'arte da Arona al Gabio dovuta, come vedremo, all'ingegno dei tecnici italiani. La si può meglio descrivere distinguendola in tre parti:

La prima da Arona, lungo la riva del lago Maggiore, fino a Feriolo, *la seconda* lungo la valle d'Ossola fino a Domodossola, *la terza*, abbandonato il piano, lungo la valle Divetro fino al villaggio del Gabio dove si congiunge con la *strada Francese* che, valicato il passo, scende a Briga nel Vallese.

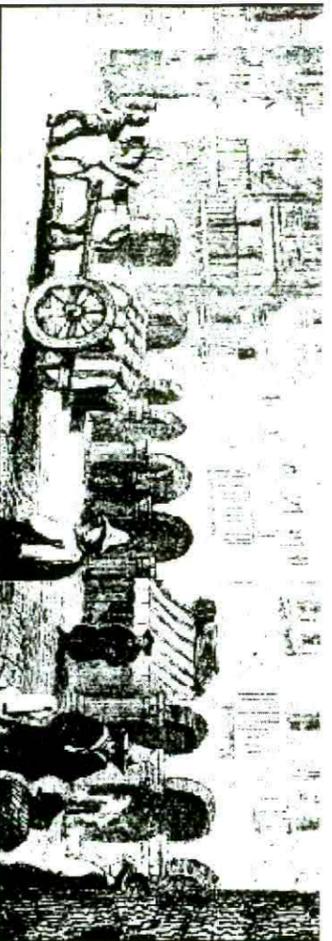
Per capire la gloria vantata dai tecnici italiani per la costruzione del tratto *italiano* del Sempione è necessario ricordare che secondo l'ordine del Primo Console di Francia, dovevano essere i militari a costruire la strada, ma era lui stesso a decidere come ripartire le spese. La Francia era responsabile del tratto di montagna da Briga a Gstein-Gabi (Gabio) mentre la Repubblica Cisalpina dal Gabio fino a Domodossola. Sovrintendente era il ministro della guerra a Parigi, direttori dei due lotti due ingegneri di brigata. La Francia, per merito della "*Ecole nationale des Ponts et des Chaussées*" fondata nel 1747 a Parigi, ebbe un ruolo preminente in Europa nel campo delle costruzioni stradali, ma i metodi militari, si rivelarono presto superficiali e privi di concetto, tanto che nel marzo del 1801 l'ingegnere civile Céard, mandato ad ispezionare i lavori sopra Briga, scrisse nel suo rapporto "*nulla di fatto né di cominciato, salvo operazioni sbagliate, al di là di questa città*" e destinò Glis quale punto di partenza della nuova strada.

Si recò poi in ispezione sul versante sud dove, in modo "*improvvisato e senza un piano generale*" c'era comunque qualche tratto di strada compiuto fra Domodossola e Crevola. Rientrato, Céard elaborò un progetto di massima per una strada "*a prova d'inverno*" che recapitò assieme ad un rapporto sul malgoverno militare.

Domodossola



Il suo rapporto, assieme alle alte somme di denaro spese inutilmente dall'esercito, non mancarono effetto a Parigi e, nel luglio del 1801, Bonaparte ordinò che l'impresa fosse ceduta dal ministero della guerra al ministero dell'Interno. Il generale responsabile venne sostituito dall'ing. Céard che divenne direttore generale dei lavori. Questi ripresero mentre il progetto esecutivo, redatto dallo stesso Céard veniva approvato dall'Ecole Générale des Ponts et Chaussées. Nel frattempo, mentre sul versante francese si doveva provvedere a ricostruire tratti eseguiti in modo "*vergognoso*", sul versante italiano i lavori procedevano a rilento per divergenze di opinione insormontabili fra gli ingegneri francesi ed i colleghi italiani. Questi ultimi mal sopportavano la permanente tutela esercitata dagli esperti francesi, definiti spesso incompetenti. Solo un decreto di Napoleone nel marzo del 1803 rendeva giustizia ai progetti avanzati dagli ingegneri italiani



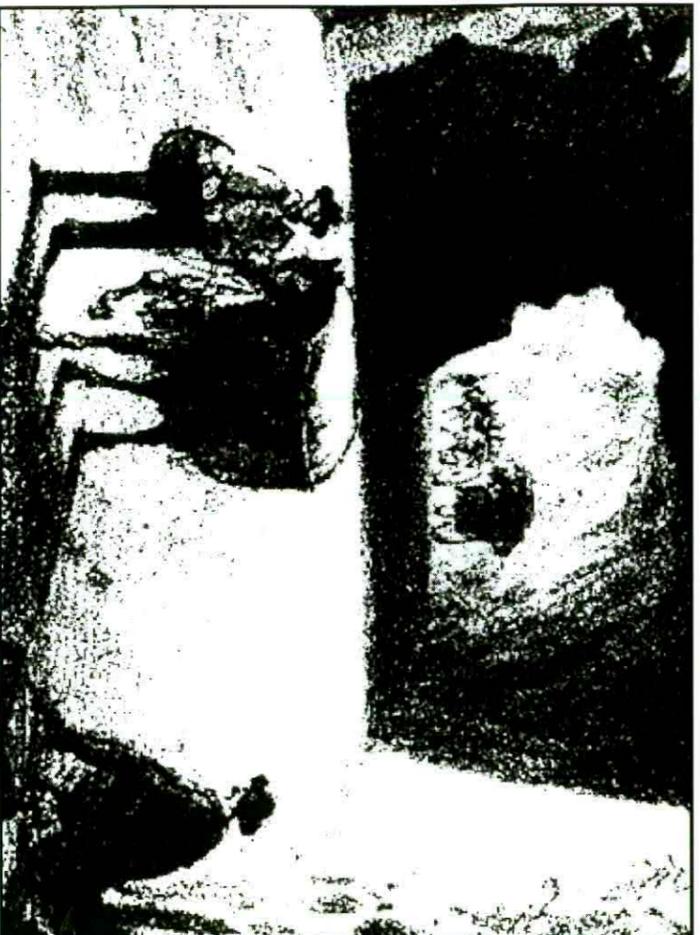
luoghi) ed economico. La linea retta fu la predominante: nella valle dell'Ossola si incontrano infatti ben otto lunghi rettifili "di che l'occhio s'appaga moltissimo".

Nel lungolago si cercò di ridurre il danno ai terreni coltivabili, stretti fra la montagna e lo specchio lacustre. In altre località, dove promontori di granito sporgevano sull'acqua, si scelse di abbattere una gran quantità di roccia in modo da indirizzare la strada verso luoghi favorevoli per la costruzione dei ponti riuscendo così anche ad abbreviare il cammino.

assegnando loro la conduzione dei lavori. Da questo momento la costruzione procedette da Domodossola al Gabio in modo rapido con solidi manufatti.

Pure italiano fu il progetto realizzato della galleria di Gondo, un'opera grandiosa da ogni punto di vista che richiese ben quindici mesi. La strada divenne infine percorribile per la carrozze nell'ottobre del 1805.

Interessanti furono le motivazioni adottate alle scelte di tracciato sia di carattere militare - politico che di carattere tecnico (l'asprezza dei



Transito sotto la galleria di Gondo

Nel tracciare le curve i progettisti scelsero l'arco di parabola (invece dell'arco di circonferenza come era in uso ai tempi) precorrendo le necessità moderne dettate dalla maggiore velocità dei mezzi di trasporto.

Grande cura si pose poi nel modellare altimetricamente la strada: lungo il lago Maggiore questa si presenta infatti completamente orizzontale. In valle d'Ossola si costruirono solo dolci salite mentre nel tratto di montagna il progettista cercò di mantenere una pendenza costante del sei per cento.

Solo la salita di Gondo, data l'asprezza della montagna, raggiungeva l'otto per cento, pendenza veramente lieve considerato che la mulattiera preesistente toccava in alcuni tratti anche il quaranta per cento!

La carreggiata, il cui manto superficiale era costituito da ghiaia per uno spessore di trenta centimetri, conservava la larghezza di otto metri anche durante tutto il percorso alpino (pensiamo ai due-tre metri della viabilità ordinaria del periodo). Ai lati si misero in opera paracarri in pietra posti a distanza di un metro e colonne chilometriche scolpite. Nei tratti più pericolosi, si provvide a proteggere ulteriormente la strada con parapetti costruiti da pilastri e robuste travi di legno orizzontali. Oltre i paracarri, ove possibile, vennero lasciati due sentieri di un metro per maggiore sicurezza.

Lungo il lago furono costruiti muri di sostegno in pietra cementata alti fino a dieci metri per poter sostenere o proteggere la carreggiata. Così per il tratto alpino della valle Divedro dove, non potendo utilizzare il cemento per il freddo, si optò per muraglie a secco di grosse pietre squadrate alte, in media, sei metri e protette, alla sommità, da grosse lastre di granito.

Nelle zone soggette a valanga si provvide anche a cambiare direzione alla strada affinché la curva formasse un solido arco tale da distruggere la massa nevosa senza apportare danni alle strutture.

"La bellezza, la precisione, la forza ed il razionalità con i quali era stata costruita la strada fra tutte queste difficoltà, ci strappò esclamazioni di meraviglia". Così scriveva l'americano J.F. Cooper, autore de "L'ultimo dei Moicani", nel passare lungo questa strada nel 1834.

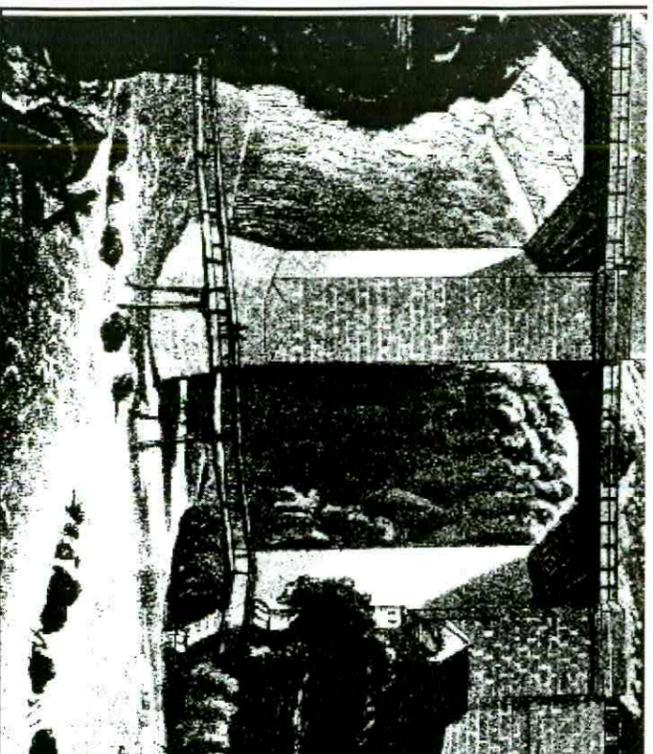
>>> torna all'inizio<<<

I Ponti e le Gallerie

I ponti, cinquanta solo nel tratto da Arona al Gabio, rappresentano una curiosità degna di nota soprattutto dopo Domodossola.



Il primo manufatto, che possiamo ammirare ancora oggi per la maestosa eleganza, è il ponte di Crevola. Questo attraversa una valle larga almeno cento metri e profonda trenta. E' a due campate sostenute, nel mezzo, da una grande pila di granito simile, nell'aspetto, ad una torre. L'impalcato originale era in legno sorretto da grossi puntoni obliqui; si staccava dalle spalle costruite con muraglioni di granito alti fino a sedici metri e lunghi settanta. "Tanta ne è la mole e la robustezza, che le enormi masse delle montagne che lo circondano, non giungono a diminuirne l'importanza e l'effetto."



Salendo verso il passo, presso la galleria di Gondo, degno di nota era il ponte della Catteratta di Frassinone, quindi il Ponte Alto elevato fra due enormi rupi che servirono da imposta. A valle, invece, sono da ricordare il ponte di Baveno (settanta metri), il ponte della Strona (sessanta metri), il ponte della Bogna con trecentocinquanta metri di argine artificiale.

Fra le gallerie (quattro) la più importante e la più difficile da costruire è stata la già citata opera di Gondo che fu aperta nella roccia seguendo tre allineamenti diversi per una lunghezza di centoottantadue metri, una larghezza costante di otto metri ed una altezza di sei metri. La luce vi penetrava naturalmente attraverso due grosse aperture a strapiombo sulla Diveria. La costruzione di questa opera richiese ben quindici mesi di lavoro con turni continui ed ingenti perdite di vite umane: "*più di quattrocento uomini perirono per incidenti causati dalle mine!*"

[>> torna all'inizio<<](#)

Il servizio postale

Fino al diciassettesimo secolo i servizi postali attraverso il Sempione non disponevano di una organizzazione autonoma ed erano legati alle fortune delle organizzazioni o delle famiglie che offrivano anche il trasporto delle merci. L'Ossola apparteneva ai Savoia, ma era anche un'area isolata per il Ducato Sardo che, per le sue merci e la posta, preferiva di gran lunga la strada del Gran San Bernardo. I singoli corrieri diretti dalle regioni italiane al lago di Ginevra facevano tappa, quindi, in località diverse o sceglievano percorsi alternativi.

La corrispondenza fra Milano e Parigi seguiva spesso la via di Berna dove il servizio era garantito dalla famiglia Fischer. Proprio questa potente famiglia subentrò agli Stockalper sul finire del 1600 assorbendo anche i servizi postali da Domodossola attraverso il Sempione ed il Vallese fino a Ginevra e stipulando trattati postali con la Francia e con il Regno di Sardegna. Con l'avvento della Repubblica Elvetica e, poi, della Repubblica Vallesana, cominciò a ridursi il potere dei Fischer che passò, nel Vallese, ad imprese locali. Fu naturalmente la costruzione della strada carrozzabile che permise l'istituzione di servizi periodici, sicuri ed economici attraverso il valico del Sempione: già nel 1805 si poteva andare da Losanna a Milano in diligenza due volte la settimana. La vettura, di modeste dimensioni, portava due passeggeri e la posta.



Il cambio dei cavalli a Simplon Village.

Negli anni successivi si istituirono corse di linea supplementari e vennero potenziati i servizi di cambio cavalli lungo la linea.

Durante questo periodo il percorso fra Milano e Domodossola era a carico delle Poste del Regno d'Italia, quindi, dopo il 1816, del Regno Piemontese. Il cambio dei cavalli si effettuava a Milano, a Rho, alla Cascina delle Corde, a Sesto Calende, ad Arona, a Baveno, a Vogogna, a Domodossola dove si cambiava anche vettura. Il percorso da Domodossola fino a Saint Maurice, nel Vallese, era gestito dalla "*Compagnie des Postes et des Diligences*", società privata di imprenditori Vallesani.

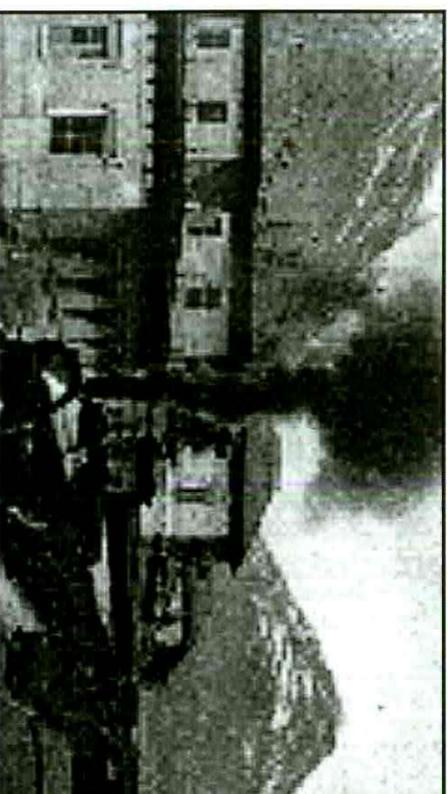
Per un certo tempo ci furono, attraverso il valico, fino a tre diversi servizi postali: la "*poste aux lettres*", la "*diligence*" e la "*poste aux chevaux*" che finirono anche per farsi concorrenza. Nel 1816 la "*Régie des postes du canton Vaud*" riunì le varie imprese assumendo il servizio postale fino al 1830. L'amministrazione passò quindi al canton Vallese (una diligenza postale a cinque posti partiva tre volte la settimana da Losanna. Il tratto alpino, da Briga a Domodossola, veniva percorso in dieci ore circa) e definitivamente alle Poste Federali istituite nel 1849. Dall'anno successivo le grosse berline a dieci posti percorrevano giornalmente nei due sensi il tratto tra Losanna e Domodossola (partenza alle 11.15 e arrivo alle 18.30 del giorno successivo), quindi, su un vettura privata che faceva coincidenza, si poteva ripartire alle due del mattino seguente per Arona (arrivo ore 10) e per Milano dove l'arco della Pace vedeva gli stanchi viaggiatori scendere dalla carrozza alle 19. Il viaggio durava circa 34 ore di cui ben 21 in movimento e già nel 1851 veniva affrontato da più di undicimila passeggeri!

La ferrovia cominciava però ad avanzare. Dapprima fino ad Arona (1861), poi fino a Stresa (1877) quindi fino a Domodossola (1889). In Svizzera dal 1878 si arrivava fino a Briga in treno.

I passaggi lungo la strada del Sempione continuarono con alterne fortune.

L'apertura della ferrovia del Gottardo nel 1882 attirò parecchi viaggiatori che preferivano le comodità del treno all'avventura in diligenza soprattutto durante la stagione invernale. Naturalmente la nuova galleria ferroviaria del Sempione, la più lunga d'Europa, terminata nel 1906, decretò la fine del servizio postale stradale che rimase solo in funzione per i residenti con una sola corsa giornaliera praticata da una berlina a quattro posti.

[>> torna all'inizio<<](#)





Gli alberghi della posta

Lungo le strade alpine e quindi anche lungo il tracciato del Sempione, accanto alle locande ed alle soste, sono cresciute attività ricettive di livello superiore attrezzate per ospitare la clientela esigente.

A Domodossola, per esempio, nel "*Manuel du voyageur en Suisse et dans le Alpes de la Savoie et du Piedmont*" datato 1845, troviamo "*tre grandi alberghi di cui quello della Posta è il migliore, anche se non molto pulito come normale per gli alberghi italiani*". Questo esercizio funzionava già nel 1804 quando venne costruito sulle mura del castello fatto abbattere da Napoleone. La costruzione originaria manteneva in parte le sembianze e qualche struttura risparmiata del vecchio maniero con due torrette ai lati del portone carraiato ed un ampio cortile interno in cui trovavano riparo le numerose carrozze provenienti dal valico. Nello stesso edificio vi era l'ufficio postale e l'agenzia postale svizzera. Di fronte venne costruito l'albergo "*Terminus et d'Espagne*" da dove partivano le diligenze per Milano

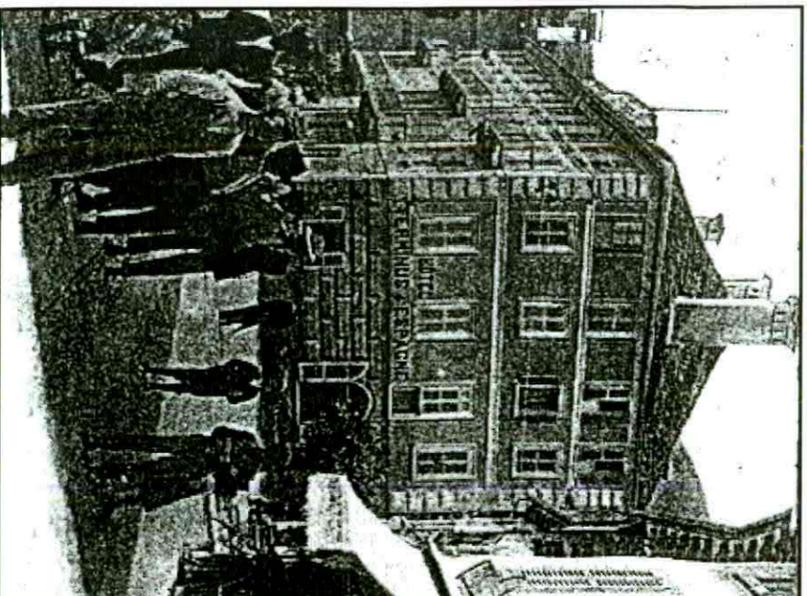
Sul finire del secolo il "*Posta*" venne rinnovato ed ampliato e venne chiamato "*Grand Hotel de la Ville et del l'ancienne Poste*". La costruzione del tunnel ferroviario decretò la fine di questo famoso albergo che chiuse nel 1908 per gli alti costi e la magra clientela.

Sorsero nuovi esercizi nei pressi della stazione fra cui il "*Milano & Schweizerhof*" dotato di tutti i servizi e le comodità e punto di partenza della diligenza postale per Locarno via Centovalli. Il "*Corona Grossa*", dotato di grosse scuderie, era invece il capolinea per la val Formazza.

Anche ad Iselle, dove era situata la dogana sarda, sorgeva un albergo della Posta citato spesso nei diari di viaggio come sgradevole ed ospitale: turisti britannici lo definivano sporco, gestito da ladri incapaci a servire persino un buon tè! Qui era spesso necessaria una sosta in caso di tempo inclemente o per sbrigare le pratiche doganali rese difficili dagli inflessibili doganieri sardi.

A Simplon Dorf, incontriamo ancora l'*Hotel Post*, un edificio a tre piani costruito nel 1806 per far fronte alle necessità di sosta e di assistenza richieste dalla nuova strada. L'Ospizio del valico non era ancora stato costruito e quindi per anni questo villaggio, con secolare tradizione di ospitalità, fu luogo di pellegrinaggio di persone più o meno note convinte di dormire nello stesso albergo in cui soggiornò Napoleone che, invece, per ironia della sorte, non passò mai da queste parti.

Ultimo caposaldo prima d Briga, l'albergo di Berisal costituiva la principale stazione per le diligenze per chi, iniziato il viaggio verso l'Italia, veniva colto dal maltempo. Qui, durante l'inverno, i viaggiatori dovevano lasciare la carrozza per le meno comode slitte che permettevano di attraversare il passo con la neve. Luogo ameno dall'aria salubre, era scelto anche come località di vacanza durante l'estate.



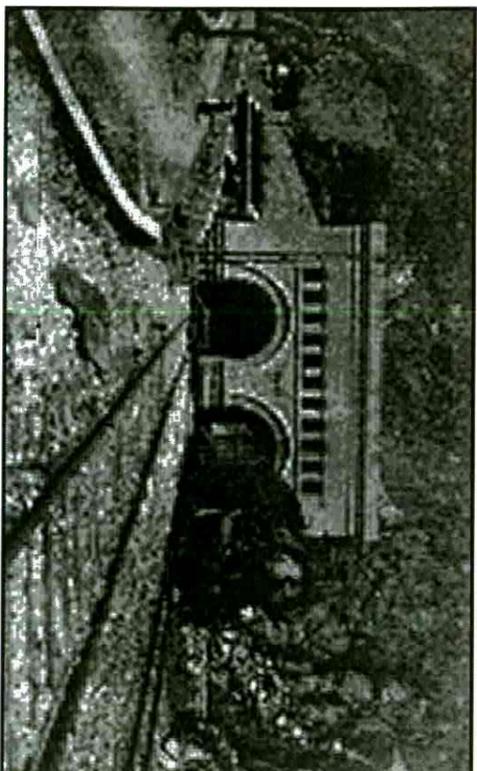
A Briga, come a Domodossola, sorgevano i migliori alberghi fra cui il "*Couronne et Poste*" che già funzionava negli ultimi decenni del 1700 con il nome di "*Couronnes*" a ricordo delle tre corone nello stemma araldico degli Stockalper. Qui sostavano i viaggiatori più famosi, gli scrittori e gli incisori che tanto hanno lasciato alla conoscenza di queste valli.

[>> torna all'inizio<<](#)

La galleria ferroviaria sotto il monte Leone

L'Italia, a seguito di una lunga frammentazione politica, giunse relativamente tardi al compimento della sua rete ferroviaria. Durante l'esercizio della "*Società delle strade ferrate del Lombardo Veneto e dell'Italia centrale*" a Milano venne costruita la Stazione Centrale. I lavori iniziarono nel 1857 e la stazione venne inaugurata nel 1864. Sorgeva sopra un rialzo artificiale del terreno, fuori di Porta Principe Umberto che era un'apertura del Bastione fra Porta Venezia e Porta Nuova. Il progetto, in stile rinascimento francese, venne eseguito dall'amministrazione centrale delle ferrovie dell'Alta Italia allora a Parigi. Nello stesso anno il conte De la Valette ottenne dal governo sardo-piemontese la concessione per la costruzione di una ferrovia da Ginevra via Evian a St. Gingolf nel Vallese. Ebbe pure il permesso di costruire una ferrovia da Arona a Domodossola e Crevola. In quei tempi si poteva arrivare ad Arona, da Milano, via Novara dove la ferrovia "*Lombardo-Veneta*" faceva coincidenza con il tratto per Arona. Passarono parecchi anni e varie vicende prima che il progetto venisse completato e che Milano fosse collegata direttamente con Domodossola: la convenzione del 1895 con la Svizzera, avente lo scopo di promuovere il traforo del Sempione, impose all'Italia il problema di apporre migliore agli accessi completando il tratto Arona Domodossola per la parte mancante da Arona stessa e Gravelloina Toce. Furono anche predisposti i piani inclinati ed una galleria a spirale fino ad Iselle.

L'opera più grande di questa ferrovia resta comunque la galleria da Iselle a Briga, la più lunga mai realizzata fino alla data della sua messa in servizio (1906). Misura 19,803 metri e mette in comunicazione l'Ossola con l'Alto Vallese e precisamente la valle Diveria (Iselle) con l'alta valle del Rodano (Briga). Con essa le comunicazioni internazionali ferroviarie della Lombardia colla Svizzera occidentale e colla Francia furono notevolmente abbreviate. La costruzione del traforo presentò enormi ostacoli, specialmente a causa della elevata temperatura della roccia (56), delle spinte enormi dei terreni, delle copiose sorgenti fredde (1000 litri al secondo) e calde (325 litri al secondo a 50). L'impresa comportò difficoltà molto superiori ad ogni aspettativa, lontane dalle peggiori previsioni dei geologi e dei tecnici che ne studiarono il progetto. I lavori, secondo il programma dell'impresa costruttrice Brandt Brandau &C., dovevano durare cinque anni e mezzo. Iniziati nell'agosto 1898, essi verranno invece portati a termine solo nel febbraio 1906, con quasi due anni di ritardo. L'incontro delle avanzate avvenne il 24 febbraio 1905. L'apertura al traffico ferroviario il 1 giugno 1906, quando vennero terminati gli impianti per la trazione elettrica.



Ingresso della galleria a Iselle.

Una novità molto importante è stata quella di aver forato, in luogo di una sola galleria a due binari, due gallerie parallele distanti 17 metri da asse ad asse, ciascuna capace di un solo binario, messe in comunicazione tra loro da cunicoli trasversali. Quella più ad est, detta n1, fu subito completata. L'altra, scavata solo in piccola sezione, venne allargata più tardi per posare il secondo binario. Con questo nuovo processo di costruzione si poté avere un'ottima ventilazione, un facile deflusso delle acque fredde e terminali ed un servizio migliore realizzando anche un certo risparmio di tempo e danaro. Per dare incrocio ai treni, prima del compimento del tunnel n2, venne costruita a circa metà lunghezza, presso il confine italo-svizzero, perfino una stazione di circa 500 metri di lunghezza!

[>> torna all'inizio<<](#)

[Ritorna all'indice](#)